

# ПРОСТОРНА И ФУНКЦИОНАЛНА СТРУКТУРА ГРАДА НА ПРИМЕРИМА ВАЉЕВА, БОРА И КЊАЖЕВЦА

SPATIAL AND FUNCTIONAL CITY  
STRUCTURE WITH EXAMPLES OF  
VALJEVO, BOR AND KNJAŽEVAC

**Апстракт:** Градови настају под утицајем свог ресурсног залеђа, али исто тако снажно утичу на мењање свог непосредног и ширег окружења у зависности од динамике померања границе града. Међусобна условљеност просторне и функционалне структуре града је присутна од првих његових појавних облика до данас.

Историјски контекст има важну улогу у развоју градских насеља, како при формирању просторне структуре, тако и за развој функција и размештај урбаних сервиса. Просторну структуру града дефинише скуп и узајамно деловање географских, економских, социјалних, функционалних и других обележја. Функционална структура града зависи од његове величине и положаја у расподели функција на регионалном нивоу као и од функционалног капацитета града.

**Abstract:** Cities represent such social environments which develop under the influence of their resource hinterland, yet at the same time they vigorously affect changes in their immediate or broader surroundings, depending on dynamics of city limits change. From city origins to the present day, interdependences between its spatial and functional structures can be noticed.

Historical context plays a significant role in city development, both in terms of its spatial structure formation as well as in terms of development of city functions and territorial distribution of urban services. Spatial structure of a city is also defined by a set of geographical, economic, social, functional and other features in their interdependency. Functional structure of a city depends on its size and position it takes in the functional distribution on a regional level as well as it is related to the functional capacity of a city.

This paper analyses concrete examples of spatial and functional structures featuring three Serbian towns: Valjevo, Bor and Knjaževac. From the analysis of their common attributes in this respect, the following can be noticed: formation of the case-study towns happened around inherited historical city cores, which even now perform a number of public functions; basic road networks significantly influenced formation of spatial patterns of these towns; spatial development of the towns in the last decade or so was slowed down because of economic and social stagnation, which didn't show major influence on change of spatial and functional structures of the towns involved.

**Key words:** city, surroundings, spatial structure, pattern, function

У овом раду се на примерима три града у Србији: Ваљева, Бора и Књажевца, анализирају карактеристике њихове просторне и функционалне структуре. При томе се могу уочити неки заједнички атрибути који указују на то: да се формирање ових градова обављало око наслеђеног историјског језгра у којем је и данас махом присутна концентрација јавних функција; да је основна саобраћајна мрежа битно утицала на формирање просторне матрице ових градова; и да је последњих деценија просторни развој ових градова успорен услед економске и социјалне стагнације што се још увек није битно одразило на промену њихове просторне и функционалне структуре.

**Кључне речи:** град, окружење, просторна структура, матрица, функција.

\* др Ненад Спасић, ИАУС, Београд, тел. 011 3370-183, е-mail: iaus@EUnet.yu, др Јасна Петрић, ИАУС, Београд, тел. 011 3370-204, е-mail: jasna@iaus.org.yu, мр Никола Крунић, ИАУС, Београд, тел. 011 3370-109, е-mail: nikola@iaus.org.yu

## Увод

Сваки град и његову околину карактеришу одређене територијалне, насеобинске, антропогене и регионалне специфичности које могу представљати основу диференцијације. Може се рећи да мимо подела данас и није могуће реално перципирати простор, па се чини да концепт хомогено функционално и друштвено стратификованог простора представља категорију идеалистичке интерпретације света.

Са својом ужом и широм околином град је вишеструко повезан хетерогеним просторно-функционалним везама. Однос града и околине карактеришу многобројна квантитативна и квалитативна својства, од којих посебан урбано-географски значај имају жаришна улога града у геопростору и диференцирање града и околине.

Уколико облик града у смислу његове основе сматрамо битном одредницом која је међаш за многа сложена значења и полазиште за изражавање градских функција, онда можемо уочити да то што је временом дошло до његовог постепеног ишчезавања у исто време представља и нестајање неких битних градотворних елемената. Данас више не можемо да говоримо о граду као о ограниченом простору дефинисаном функцијама које се у њему одвијају. Ова тема је тесно повезана са дефинисањем значаја и улоге граница града и његовог функционал-

ног подручја. Када је у питању савремени град, круто прецизирање његових граница најчешће води ка неуспеху. Наиме, границе градског утицаја показују сталну тежњу за померањем, било да је у питању ширење или сужавање, а што је условљено развојном динамиком одређеног града и његове околине.

Град се ствара, расте и трансформише ради остваривања кључних функција (размене добара, управљања, стварања релација, учења, забаве, итд.) које су његов раисон д'être. Кроз конкретизацију у физичком простору (зграде, инфраструктура, зеленило...) ове функције производе урбани простор, а кроз њихов однос се генерише структура урбане форме (Цаппуццитти, Пиродди, 2004:20).

Начин коришћења простора је фундаменталан за одређивање карактера града, његов утицај на окружење и на квалитет живота који пружа својим становницима, при чему је важно водити рачуна о заштити и очувању идентитета градова, културног наслеђа, традиционалне мреже улица, зелених површина и биодиверзитета.

Међусобна условљеност просторне и функционалне структуре града прати његов развој од првих појавних облика до данас. Из тих разлога суштина планске изградње градова је у остваривању опште и посебне усклађености развоја функција и интерне просторне организације града.

## ГРАНИЦЕ ГРАДА

Градови и њихова окружења се непрестано мењају. Урбанизација је током последња два века трансформисала већину руралних у урбане средине. Посматрајући ток овог процеса само у протеклих педесет година, број градских житеља је порастао са трећине на готово половину укупног светског становништва, а уколико се ограничимо на земље Европске уније, у њима већ сада преко 80% становништва живи у градовима.

Како наводи Фреј (Фреј, 1999:2), урбани развој је "инкременталан и представља производ секвенци независних, често спекулативних интервенција и развојних пројеката који се постепено преплићу формирајући градове чија структура и форма никад нису фиксирани и коначни". Град нити је почео нити се завршава у тренутку кад ми почињемо њиме да се бавимо. Он ће наставити да се мења – увећава се или смањује, тако да би се прилагодио променама социо-економских услова. Међутим, без обзира на трансформације које доживљавају, градови ће и даље задржати улогу главних центара економских активности, напретка и културе (ЦЕЦ, 1990).

Схватајући град као друштвену средину која снажно и динамично утиче на мењање услова непосредног и ширег окружења, можемо говорити о његовим физичким границама али и о границама сфере његовог утицаја. Да бисмо докучили „истину“ о граду, потребно је да разумемо „реалност“ града као конкретне конструкције

(ствари) и као апстрактне представе (идеје), те да испитујемо утицај једне на другу (Пационе, 2001:24). Чињенице показују да је нагло ширење урбаних простора покренуло систематски приступ изучавању овог проблема, где један правац истраживачких метода покушава да у систему величинских одредница пронађе одговоре на нарасле проблеме развоја урбаног комплекса, док други правац покушава да нађе одговоре у хијерархијском реду ствари (Пушић, 1991:31).

Подсећање на чињеницу о дефинисаности градског простора у великој мери доприноси разумевању суштине града. О томе говори и Луис Мамфорд на самом почетку својих истраживања о развоју градова. Он наводи да је појава градова довела до сакупљања многих елемената који су дотад били раштркани и неорганизовани, и тако су на ограниченом простору све компоненте доведене у стање динамичне напетости и узајамног деловања (Мамфорд, 1988:33). Накнадно хоризонтално ширење града је довело до последичне трансформације његових квалитативних одредница, а његов популациони раст је постао закономерна појава. Међутим, на основу овога не треба извући закључке да је још исто-

ријски град отворио пут ка неком неомеђеном урбаном простору или да је у чињеницама о величини његове територије садржан алиби за сва каснија прекомерна нарастања (Пушић, 1991:34).

Историјски посматрано, стиче се утисак да само протицање времена чини да се просторна граница града помера све даље и даље од његовог историјског језгра. Наиме, на подручју града су се одувек сукобљавале две силе – једна, која је покушавала град да сабије у димензије одређеног и времену примереног оквира, и друга, која је стално размицала његове границе, излазећи из овог дуалног процеса најчешће као победник. Савремена потврда ове тезе се налази у градовима већине европских земаља, где највећи пораст броја становника бележе предграђа и рубне зоне градова, док се у централним градским подручјима уочава релативно опадање броја становника и густине насељености.

Имајући у виду овакав контекст урбаног ширења, јавља се већи број покушаја да се што ближе дефинише докле сежу такозване „рубне зоне“ градова, јер преовладава схватање (што нам реалност и потврђује) да без некаквих граница град врло лако губи своје значење.

## ПРОСТОРНА И ФУНКЦИОНАЛНА ПОДЕЛА ГРАДА

Настанак градова и диференцијација према другим насељима у њиховом окружењу у тесној су вези са појмом функција градова у ширем смислу. Град се формира под утицајем окружујућег руралног подручја (ресурсног залеђа), које му омогућава услове за испуњавање градских функција, различитих али допуњујућих онима већ постојећим у окружењу. У овоме се огледа постојање јединства и супротности града и окружујућег подручја.

Функционална класификација градова проистиче из међуодноса градова и ширих територија које њима гравитирају, с једне стране, и односа међу градовима у једној области, с друге. Како наводи Перишић (1985:190), „различити аспекти односа битно утичу на класификацију и општу оцену функција градова, као на пример: колике је величине и са каквим садржајем подручје које дати град опслужује, односно колике је величине подручје у коме је он примарни центар, потом какве су физичко-географске и друштвено-привредне карактеристике тог подручја и становништва у њему, колико далеко, у којим формама и у ком интензитету се осећају утицаји

града, колика је зависност подручја од датог града, какав је однос датог града као примарног центра подручја према секундарним центрима у подручју, итд”.

Поред функционалне класификације градова, односно њиховог структурисања на основу степена полифункционалности, при чему пресудну улогу игра оцена развијености свих функција, савремено изучавање градова посвећује одређену пажњу и класификацији градова према њиховим преовлађујућим функцијама. Међутим, мало је градова код којих се унапред може оценити да је степен примарности једне од његових функција тако изразит, да би се при изучавању његових функција уопште друге функције могле занемарити (ibid.:188).

Како је претходно констатовано, градови не могу постојати нити постоје у изолацији. У зависности од развоја саобраћаја и комуникација, као предуслова за раст градова, концентрација вишка добара у градовима је иницијално захтевала везе са њиховим околним регијама, те потоњу просторну поделу рада с другим градовима и регијама, пропраћену географском

специјализацијом производње. Тако су створене везе да градови постану чворишта у мрежама које се састоје од токова добара, услуга, материјала, људи, новца, инвестиција и информација. Ови различити облици токова дефинишу просторне интеракције, а оне представљају основу за контурисање облика и структуре система градова као и унутрашње структуре града.

Начини коришћења градског простора одувек су били детерминисани поделом града на различите функционалне целине. Током дугог трајања града, највећи део његових развојних периода обележава такав начин коришћења простора који је резултат спонтаног и животним токовима условљеног функционисања. То не значи да се

радило о ирационалном односу човека и простора, већ о односу који је био активан и у исто време прилагодљив потребама тренутка.

Са појавом планског односа према градском простору рађају се и разне спекулације које често имају за циљ његово потпуно рационално искоришћавање, али не увек и за добробит свих његових корисника. Чак и када је планирање бивало један од главних начина општења између градоградитеља и простора, оно што се на лицу града догађало, колико је било резултат теоријских домишљања, још је снажније било последица врло експлицитних, утилитарних и у крајњем случају краткорочних економских циљева (Пушић, 1991:79).

## ФОРМИРАЊЕ ПРОСТОРНЕ И ФУНКЦИОНАЛНЕ МАТРИЦЕ ГРАДА

Простор града је одувек био поље на коме се одвијала борба за издвајање, при чему су сви актери имали јако изражену потребу да достигну смисао о већем значају. Јасно је да је читав један сплет разноврсних фактора (војни, класни, религиозни, етнички) био првобитни оквир који је одредио различито диференцирање градске територије. Оно што је најчешће пратило овако узроковану поделу је посебно функционално распојавање простора.

Просторна структура града јесте сложени скуп грађених елемената, простора и амбијената, јединица и склопова који заједнички и повезани у интегрисани урбани систем стварају амбијент и окружење за одвијање функција урбаног живота. Она израста као израз стално променљивих економских, социјалних, политичких и духовних структура заједнице, као последица природних и геоморфолошких фактора, степена развијености технике и технологије. Просторна структура града, једном формирана, и сама у дијалектичкој корелативности утиче на економске односе, социјалне везе и начин живота (Радовић, 2003:22).

Изучавање настанка просторне и функционалне матрице градова данашњице није изводљиво без проучавања прошлости града. С тим у вези, посебно је значајан пример средњовековног обрасца града који се и у савременом дискурсу на тему одрживих градова најчешће евоцира као „идеал“ коме се тежи. Нема сумње да су границе средњовековног (прединдустријског) града представљале онај оквир у ком су најчешће тражени загубљени историјски обрасци. Како незадовољства савременим градом све више расту, веровање да средњовековни град у себи носи чаробну формулу доброг урбанизма прераста у својеврсну истраживачку пасију.

Оно што карактерише средњовековни град је ограничена величина територије, која не прелази 35 ha, и популације која се креће у распону 15 000 до 25 000 становника (Krier, 1984; Kolb, 1997). Иако су на њихово формирање иницијално утицале топографија и географске карактеристике, средњовековни градови су се јављали на релативно уједначеној раздаљини једни од других, а то је било у тесној вези са тадашњом брзином саобраћаја и са максимумом времена проведеним у путу између града и његовог ресурсног залеђа. А управо је револуција у саобраћају и настанак све бржих

саобраћајних система, довела до трансформације средњовековног у индустријски град који је почео брзо да се просторно и популационо шири (Frey, 2004).

Чињеница је да је оно из чега је произашао битан квалитет средњовековног, спонтано развијаног града – улица. У органској мрежи и функцијама уличног система средњовековног града, саобраћај је само један од фактора њене егзистенције који са осталим – трговачким, пешачким, стамбеним и јавним функцијама чини међусобни склад. Насупрот томе, у начинима посматрања мреже улица данас планираног града, саобраћај има улогу опредељујућег фактора укупне просторне организације града.

Просторни развој града зависи од контекстуалних услова његове средине где битну одредницу представљају и делатности које се у тој средини одвијају. Развојем тих делатности град поприма одређени облик који може бити компактан или разуђен, зависно од осталих утицајних фактора (Тошковић, 2000:199). Град преиндустријског периода био је примарно трговачки, те је и његова физиономија произилазила претежно из ове монофункционалности. Отуда није тешко закључити да су и основне обликовне карактеристике простора таквог града могле да се мењају, понајвише, утолико уколико су се мењали садржаји монофункционалне привредне организације. Облик је био у стању да прати те релативно успорене преображаје, што значи да је постојала успостављена изразита равнотежа између облика и функција града. Од тренутка ступања на сцену индустријског друштва, устројство града је започело свој пут ка сасвим новом реду функција. И управо, многи проблеми савременог града настају зато што одговарајуће промене и развој функција града временски не прате измене његове морфолошке структуре и просторне организације. Ова временска дисхармонија између промена у развоју функција и промена структуре савремених градова настаје због тога што се функције града мењају у знатно краћим

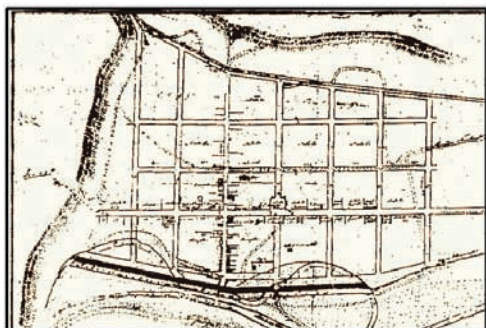
интервалима уз релативно мање материјалне напоре и инвестиције него што се то дешава са морфолошком структуром града за чију радикалну измену су потребни дужи временски интервали и знатно већа средства (Перишић, 1985).

Појаве везане за градове данашњице, а које су усмерене ка глобализацији, концентрацији могућности за запошљавањем у сектору услуга, нарастајућој свести о квалитету животне средине, у спрези са новом урбаном/планерском парадигмом одрживог развоја, представљају одлучујуће факторе промене унутрашње просторне и функционалне матрице града (Димитровска Андрејс, 2002). Просторна матрица града представља територијални размештај као и односе и везе између појединих компоненти (површина и објекта) урбаног организма, намењених становању, раду, образовању, рекреацији, урбаном саобраћају и другим потребама градске популације. Постоји низ публикација (Lynch, 1985; Minnerly, 1992; Calthorpe, 1993) у којима се расправља о просторним матрицама и дистрибуцији намене површина које би карактерисале бољи, у данашњем жаргону „одрживи“ град. У њима се истражују алтернативне шеме и модели градова чије се тестирање врши на основу скупа одређених критеријума, стандарда и вредности међу којима се издвајају доступност и близина сервиса као и функционална мешовитост градских територија (Ciuffini, 1995). Показало се да је функционално зонирање града као парадигма урбанистичког начина размишљања у XX веку најефикасније средство да се уништи бескрајно комплексно друштвено и физичко ткиво преиндустријских урбаних заједница. Насупрот томе, залагање за ослобођени концепт којим се укида све оно што носи призив функционолног зонирања, базира се на хипотезама чије се потврде налазе у универзалним вредностима историјског града. То подразумева постојање искључиво таквих градских четврти које уједињују све функције градског живота и неопходност напуштања идеје о урбаном центру и периферији.



Сл. 1

„План местоположења за  
варош Ваљево“  
“Original Site Plan for a Small  
Town of Valjevo”



Сл. 2

Централно подручје Ваљево  
2005. године  
Central Area of Valjevo in 2005

## Град Ваљево

Првобитно формирано градско језгро Ваљева поред десне обале Колубаре у подножју околних брда (у зони садашње чаршије „Тешњар“ са непосредним окружењем) у току XIX века изгубило је на значају. Постепеним прелазом изградње града на зараван поред леве обале Колубаре, дошло је до померања габарита града према истоку а тиме и до формирања нове урбане матрице.

Плански развој Ваљева отпочео је средином XIX века доношењем „Плана место – положења за варош Ваљево“, који је 1855. године урадио Никола Јовановић – „инжењер начелства округа ваљевског и рудничког“. На основу овог плана формирана је ортогонална структура вароши која данас представља централно градско језгро Ваљево. Колики је значај за будући просторни развој Ваљева имао овај план може се закључити из упоређења тог плана са садашњим изгледом центра новог подручја Ваљево. Разлике у мрежи улица су веома мале, а ван овог подручја данас у Ваљеву готово да нема праве ортогоналне шеме улица (Сл. 1, Сл. 2).

У XX веку за град Ваљево урађено је више генералних урбанистичких планова, од којих треба поменути: генералне урбанистичке планове из 1959., 1968., 1972. год., Генерални урбанистички план из 1987. године и Генерални план у изради ове године.

Данашња просторна структура града условљена је физичко-географским карактеристикама (котлина – алувијална зараван окружена брдима и планинама), положајем водотока као и наслеђеном мрежом градских и међуградских саобраћајница.

Динамична морфолошка структура терена ограничава просторно ширење града према западу и југу, па је развој града усмерен ка повољнијим теренима према истоку и северо-истоку. Тиме централно градско подручје постепено излази из тежишта градске територије, уз повећање дистанце према рубном подручју на правцу ширења града. Основна мрежа саобраћајница на први поглед подсећа на крошњу дрвета, где основно „стабло“ чини приступна саобраћајница из правца Београда (Ул. Владике Николаја). Наслеђена саобраћајна мрежа задовољава локалне потребе, док би за решење транзита требало обезбедити нове коридоре. Аутобуска станица се налази на контакту са централним градским подручјем, док је железничка станица удаљена од центра скоро 2 км (Сл. 3, Сл.4).

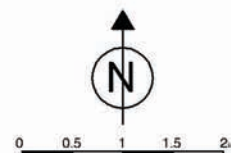
Најзначајнији централни градски садржаји (администрација, култура, пошта, гимназија, пословање, услуге) сконцентрисани су у делу централног градског подручја, између Карађорђевог улице и реке Колубаре. Остали објекти друштвеног стандарда (јавни сервис – школе, болнице, спортски објекти и сл.) налазе се већим

Сл. 3  
Град Ваљево  
Town of Valjevo



Слика 3: ОСНОВЕ ПРОСТОРНЕ СТРУКТУРЕ ВАЉЕВА

- Саобраћајни систем-главне градске и међуградске саобраћајнице
- Планиране саобраћајнице
- A Ж Аутобуска и железничка станица
- Централно градско подручје
- O Ужи градски центар
- ~~~~~ Водотоци
- Граница подручја ГУП-а Ваљево  
(2630.00 ha, прогноза: 62000 становника, 2020. године)



Сл. 4  
Основне просторне структуре Ваљево  
Key Aspects of Valjevo Town Structure

делом ван централног градског подручја. У делу града поред десне обале Колубаре налази се мало објекта друштвеног стандарда (спортски објекти и две основне школе).

Централно градско подручје представља компактну урбану структуру са релативно високим процентом изграђености простора. Рубна зона града је формирана већим делом спонтано са релативно ниским процентом изграђености, претежно породичном стамбеном изградњом и недовољном урбанистичком регулацијом. Централно градско језгро има строго ортогоналну структуру, док би се за шире градско подручје могло рећи да има неправилну радијалну („зракасту“) структуру. Функционалну структуру града карактерише концентрација дела централних активности (градских урбаних сервиса) у најужем градском језгру и релативна дисперзија другог дела урбаних сервиса на ширем простору. Тешко је рећи у којој је мери просторна структура града условљена функционалном и, обратно, у којој мери су функционалне потребе утицале на формирање просторне структуре. Сигурно је да је постојала узајамна условљеност и да је међусобни утицај био присутан у свим фазама формирања градске агломерације.

Планско усмеравање будућег развоја града полази од следећих циљева:

- рационално коришћење градског простора како у централној тако и у рубним зонама;
- преиспитивање простора намењеног за привредне активности с обзиром на реструктурирање привреде и транзиционе процесе;
- унапређење инфраструктурних и комуналних система;
- проширење централних градских садржаја на другу (десну) обалу Колубаре; и
- ревитализација културног наслеђа и боље коришћење амбијенталних вредности Колубаре и њених притока; и др.

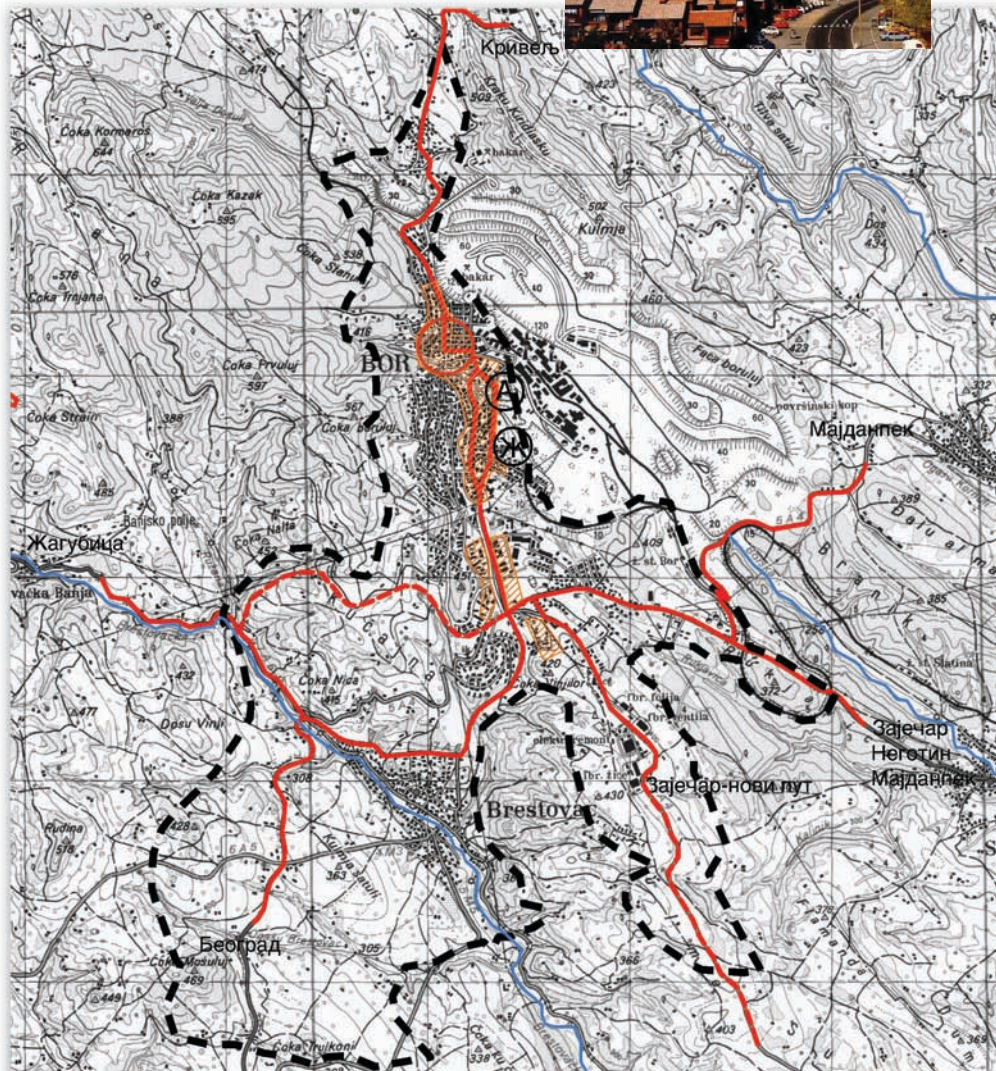
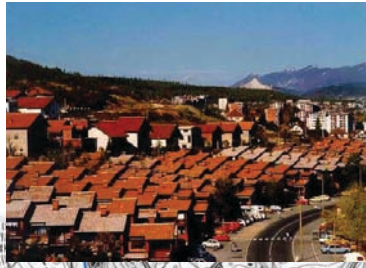
## Град Бор

Бор је релативно ново градско насеље настало као последица отварања рудника бакра 1904. године. Пре тога Бор је био мало сеоско насеље удаљено од важнијих путних саобраћајница и у непосредној близини насеља Кривељ које је у то време имало одлике сеоске варошице. Организована изградња Бора отпочела је одмах након отварања рудника. То су у првом реду били станови за рударе и техничко особље који су грађени у непосредној близини рудника. У ортогоналној шеми грађене су типске приземне зграде са по неколико станова. Изграђене су, такође, зграде за администрацију рудника, менза, купатило и сл. Била је то рударска колонија која у почетку није имала одлике организованог насеља. У Бору је у то време радио у руднику релативно велики број стручног особља које је дошло из Немачке, Чешке, Словеније и из других развијенијих средина.

Интензивнији популациони раст Бора уследио је после Другог светског рада. Бор је добио Регионални просторни план општине 1968. године, а први Генерални урбанистички план 1967. године. Интензитет изградње града условио је накнадне измене ГУП-а које су спровођене преко детаљних урбанистичких планова. Нови ГУП Бора донет је 1980. године. Концепт овог ГУП-а предвидео је радикално ширење града према југу, формирање новог градског центра, нове индустријске зоне итд. Било је то време снажног привредног и популационог развоја града који је био основ и за амбициозни

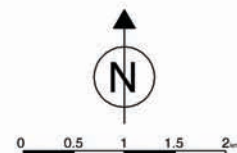


Сл. 5  
Град Бор  
Town of Bor



Скица 4: ОСНОВЕ ПРОСТОРНЕ СТРУКТУРЕ БОРА

- Саобраћајни систем-главне градске и међуградске саобраћајнице
- - - Планиране саобраћајнице
- А Ж Аутобуска и железничка станица
- Централно градско подручје
- Ужи градски центар
- Водотоци
- - - - Граница подручја ГУП-а Бора  
(2030.00 ha, прогноза: 74000 становника 2000.године)



Сл. 6  
Основе просторне структуре Бора  
Key Aspects of Bor Town Structure

план просторног развоја. Све у свему, може се рећи да се Бор углавном плански развијао и градио, нажалост, на локацији у непосредној близини рудника. Иако су постојале иницијативе за изградњу новог града на локацији која би била на безбедном одстојању од рудника и погона за прераду руде, нико од управљачких структура у Општини и Руднику није имао смелости да их реализује.

Услед развоја површинског копа у Бору измештена је скоро цела месна заједница „Север“ са око 1500 становника.

Градски центар формиран је у старом делу Бора у непосредној близини индустријског комплекса РТБ-а. Временом, с обзиром на ширење града према југу, централне функције (урбани сервиси) су се, такође, линеарно померале према југу (дисконтинуално) дуж главне саобраћајне артерије. Тако је град попримио линеарну просторну структуру којој се етапно прилагођавала и функционална структура града (Сл. 5, Сл.6).

Град Бор има свакако специфичну просторну и функционалну структуру. Ужи градски центар налази се на северном делу градске територије, сасвим ексцентрично у односу на габарит града, у непосредном контакту са индустријском зоном РТБ-а. То је неповољна позиција за градски центар, али ради се о фактичном стању које није лако променити. У оквиру ужег центра налазе се готово сви важни објекти друштвеног стандарда (општина, пошта, дом културе, факултет, болница, музеј као и важни пословни објекти и објекти из домена услуга – дирекција РТБ-а, дирекција комуналних организација, банке, робна кућа, тржни центар, хотел и др.). Линеарно проширење централне градске зоне према југу обухвата објекте из области образовања (школе), социјалног старања (интернати, обданишта), спорта и рекреације (спортски центар), пословања (Институт за бакар), услуга (трговина, угоститељство, банке, агенције) и др.

Саобраћајни систем Бора чини мрежа улица која се ослања на главну градску саобраћајницу која повезује ужи градски центар и индустријски комплекс РТБ-а са јужним деловима града, а преко излазних праваца, са суседним градовима и магистралним путем за Београд. Аутобуска и железничка станица налазе се на контакту са централном зоном града, поред главне градске магистрале. У наставку нове индустријске зоне, поред будућег пута за Зајечар (преко Николићева), налази се писта са инсталацијама за слетање привредних и спортских летилица.

Имајући у виду стагнацију привредног развоја у последњој деценији, циљеви будућег просторног развоја Бора обухватају:

- сажимање планираног заузимања простора према реалним потребама града;
- санацију индустријске зоне РТБ-а и решавање проблема контроле агресивних отпадних материја из погона за прераду руде бакра;
- обезбеђење локација за алтернативне привредне активности;
- рекултивацију деградираног простора (копова, депонија);
- санацију наслеђеног стамбеног фонда; и
- реконструкцију инфраструктурних и комуналних система.



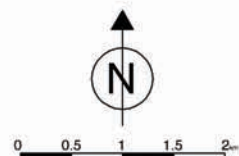


Сл 7.  
Град Књажевац  
Town of Knjaževac



Скица 5: ОСНОВЕ ПРОСТОРНЕ СТРУКТУРЕ КЊАЖЕВЦА

- Саобраћајни систем-главне градске и међуградске саобраћајнице
- Планиране саобраћајнице
- A Ж Аутобуска и железничка станица
- Централно градско подручје
- Ужи градски центар
- ~~~~~ Водотоци
- Граница подручја ГУП-а Књажевца  
(1400.00 ha, прогноза: 29000 становника 2010. године)



Сл 8.  
Основе просторне структуре Књажевца  
Key Aspects of Knjaževac Town Structure

## Град Књажевац

Градско насеље Књажевац настало је на локалитету садашње „Старе чаршије“ и у њеном непосредном окружењу поред десне и леве обале Сврљишког Тимока, на раскрсници путева за Ниш, Зајечар, Сокобању и Бољевац. Остаци „Старе чаршије“ потичу углавном с краја XIX и почетка овог века и из периода између два рата. Иако се Књажевац (Гургусовац) помиње први пут знатно раније (XVII век), релативно лош квалитет зграда (дрво, бондрук) као и честа страдања града у многим ратовима имали су за последицу да данас у граду нема готово ни једног објекта из ранијих периода.

Основна обележја граду даје конфигурација терена на коме је играђен, амбијент две реке, као и близина брдско-планинског залеђа. Котлински карактер градске територије где се сустичу бројни међуградски путеви имао је повољни утицај на развој и функционисање града. Данас, са повећањем степена моторизације и укупног промета на путевима и у градовима, појављује се потреба за диференцирањем транзитног од насељског саобраћаја, односно за измештањем транзитног саобраћаја, пре свега, из централног градског подручја, а у неким деловима центра и укупног колског саобраћаја.

Први урбанистички план Књажевац је добио 1952. године, а други 1972. чије су измене и допуне урађене 1988. године. Централно градско подручје као и неколико нових насеља су плански грађени, док је рубна зона била под утицајем спонтане непланске изградње.

Град има три просторне целине, међусобно одвојене водотоцима (Сврљишким и Трговишким Тимоком), које се поклапају са административном поделом града на три месне заједнице. Притом се може уочити да Сврљишки Тимок пре повезује него што одваја прве две просторне целине (месне заједнице), захваљујући изграђеним колским и пешачким мостовима. Трећа просторна целина (месна заједница) је у значајној мери одвојена од прве две (Трговишким и Белим Тимоком), чиме је условљен и њен делимично периферан положај у односу на постојећи градски центар. Просторна структура града је добрим делом предодређена конфигурацијом терена на коме је град изграђен. Мањи део града се налази на равном алувијуму, док је већи део града изграђен на падинама и платоима побрђа.

Иако се не може говорити о линеарној просторној структури града (град, заправо, пре има „звездасту“ структуру оријентисану према међуградским путним правцима), ипак се може идентификовати главна оса града коју чине Улица Књаза Милоша, Трг Ослобођења и Карађорђева улица. У овим улицама и у њиховој најужој гравитационој зони налазе се готово сви објекти друштвеног стандарда, претежни део комерцијалних активности као и највеће густине становања, а тиме и изграђености простора. Ово подручје представља зону извесне концентрације у граду, како активности тако и физичких структура.

Централне градске функције Књажевца налазе се већим делом у ужем градском центру (управа, правосуђе, пошта, комерцијалне активности), а мањим делом на ширем подручју градског центра (објекти друштвеног стандарда, део комерцијалних активности). Ужим градским центром може се сматрати подручје административно управног блока и Трга Ослобођења. Централним подручјем града може се условно назвати шира територија омеђена Улицама Лоле Рибара, наставак до Његошеве, Милоша Обилића, 4. сеп-



тембра, Књаза Милоша, Капларовом, Војводе Степе, Светозара Марковића до Лоле Рибара. У зависности од примењених критеријума ово подручје може бити уже или шире. Неке централне функције имају тенденцију ширења дуж Улице Књаза Милоша и Карађорђевог улице, чиме зона централних активности може попримити линеарну форму.

Централно подручје у наведеним границама представља већ данас целовиту просторну целину према урбаном наслеђу, степену изграђености, концентрацији централних градских функција и амбијенталним вредностима. Претварањем претежног дела овог подручја у пешачку зону уз одговарајуће уређење, његова просторна физиономија, атрактивност и богатство функција (активности) били би потенцирани (Сл. 7, Сл. 8).

Овако пространо централно градско подручје, укључујући и линеарно ширење, пре свега, комерцијалних активности дуж главне саобраћајнице, искључује потребу формирања секундарних центара у граду. Не постоји, такође, потреба за формирањем посебних центара за прве две месне заједнице; они се могу уклопити у централно градско подручје. Трећа месна заједница, с обзиром на удаљеност од градског центра (просечно око 1.500 m'), мора имати посебан центар.

Централно градско подручје садржи већи део вредног архитектонског и урбаног наслеђа али и највећи проценат грађевинског фонда у лошем стању. Даља изградња у овом подручју вршиће се путем реконструкције при чему ће дотрајали грађевински фонд бити уклоњен, а код објеката и грађевинских целина које представљају вредно наслеђе или су у релативно солидном стању, извршиће се санација и ревитализација, евентуално надградња и доградња.

Функције и размештај објеката друштвеног стандарда, или бар њихов већи део, не могу се разматрати одвојено од функција и положаја градских центара. Административно-управне и комерцијалне делатности, добар део услуга по природи ствари припадају градском центру. С обзиром на идеју о оживљавању и реструктурирању централног градског подручја врло је вероватно да ће у будућности доћи до даље концентрације тих активности.

Други део објеката друштвеног стандарда (здравство, образовање, социјалне установе и сл.) упућен је на мирније локације ван централног градског подручја.

Здравство је сконцентрисано на једној локацији која није далеко од средишта градске територије а истовремено има добру саобраћајну доступност.

Данас у граду постоје две средње школе, две школе основног образовања и две мање школе оделења за специјално основно образовање.

Од објеката социјалног старања локацијски су решене дугорочне потребе Дома за негу старих особа и Дома за васпитање младежи.

Објекти који су у функцији културе и уметности лоцирани су у централном градском подручју. Специфичан допринос развоју културе и уметности треба да омогући ревитализација и уређење „Старе чаршије“. У комбинацији са комерцијалном и другим услугама, овај комплекс би требало да постигне највећу атрактивност, не само за културне манифестације већ и за развијање туристичке функције града.

Град Књажевац, по ономе што је до сада познато, као и већина других градова у Србији, нема споменике културе из прошлости изузетне вредности. Књажевац има, међутим, архитектонски вредне објекте и амбијенталне целине (групације објеката), који датирају из периода од пре стотину година па на овамо. Већина тих објеката се налази у централном градском подручју, мада има и вредних објеката и ван овог подручја (примери грађанске архитектуре између два рата). Културно и историјско наслеђе и вредносне амбијенталне целине заједно са новоизграђеним структурама чине идентитет (одреднице, предмет спознаје) једног града, због тога се у целом свету чине напори да се то наслеђе сачува и уклопи у савремене потребе града.

Концепт стварања простране пешачке зоне у центру града отвара нове могућности за санирање вредних објеката и амбијенталних целина („Стара чаршија“, објекти или групе објеката на Тргу Ослобођења и у Улици Кнеза Милоша и др.) и њихово уклапање у функције пешачке зоне и градског центра. Пожељно је да се и кроз изградњу нових и реконструкцију постојећих објеката у пешачкој зони постепено изврши обнављање амбијенталне градске чаршије. Тиме ће градски центар добити у атрактивности и привлачности, што је једна од претпоставки за развијање туристичких и других функција града.

## ЗАКЉУЧАК

Просторна структура града зависи од његовог саобраћајног положаја, морфолошких карактеристика терена, урбаног наслеђа, величине, као и улоге града у мрежи урбаних центара на локалном и регионалном нивоу. Функционална структура града зависи од величине и места града у расподели функција на регионалном нивоу; размештај урбаних сервиса прилагођава се просторној матрици града. Саобраћај свакако, има веома важну улогу у формирању просторне структуре града, а исто тако и за обезбеђење доступности урбаних сервиса. Примарне градске функције покривају, по правилу, поред потреба града и потребе одређеног броја насеља у непосредном или ширем окружењу. Део урбаних сервиса задовољава само локалне потребе града.

Историјски контекст је веома битан за развој градских насеља, како за формирање просторне структуре, тако и за развој функција и размештај урбаних сервиса.

Кроз различите историјске епохе мења се величина, облик и функција града, а често и положај. Међусобна условљеност просторне и функционалне структуре града може се анализирати на конкретним примерима. Предмет анализе у овом раду била су три града у Србији: један регионални центар – Ваљево, један рударско-индустријски град – Бор и један развијенији општински центар – Књажевац.

Анализом основних карактеристика просторног развоја три града у Србији може се доћи до следећих закључака:

- градови су формиран по правилу око наслеђеног историјског језгра које потиче из XVIII, XIX или XX века;
- наслеђена основна саобраћајна мрежа имала је битан утицај на формирање просторне матрице сва три града;
- на просторни развој градова утицала су бројна створена и природна ограничења и погодности, привредни и социјални развој и планско усмеравање развоја, нарочито, у другој половини XX века;
- функционална структура градова указује на концентрацију јавних функција и сервиса у централним подручјима, али и на одређену дисперзију појединих сервиса (спорт, образовање, болнице, услуге); и
- стагнација привредног и социјалног развоја у последњих 10-15 година успорила је просторни развој градова, али још увек није битно утицала на промену просторне и функционалне структуре градова формиране кроз историјски развој али и у савременим условима.

## ЛИТЕРАТУРА

- Анђелополић Р. (1995.), Просторни и урбанистички развој Ваљева, Ваљево;
- Dimitrovska Andrews K. (2002.), *Mastering the post-socialist city: Impacts on planning and the built environment*, International Conference 'A Great Europe', Rome, March 2002;
- Kolb F. (1997.), *Die Stadt der Antike*, in Hoepfner W. (ed.) *Frühe Stadtstrukturen*, Heidelberg / Berlin/ Oxford, Spektrum Akademischer Verlag;
- Кривошијевић В. (1997.), Ваљево – настанак и развој града, Ваљево;
- Krier L. (1984.), *Houses, Places, Cities* (A. Papadakis ed.), *AD Profile* 54 7/8 – 1984, pp. 70-71;
- Lynch K. (1985.), *Good City Form*, Cambridge, Mass: MIT Press;
- Mamford L.(1988.), *Град у историји*, Загреб, Напријед;
- Minnery J. R. (1992.), *Urban Form and Development Strategies: Equity, Environmental and Economic Implications*, Queensland (for the National Housing Strategy), Centre for Urban and Regional Development, Queensland University of Technology;
- Pacione M. (2001.), *Urban geography. A global perspective*, London and New York, Routledge;
- Перишић Д. (1985.), *О просторном планирању*, Београд, Институт за архитектуру и урбанизам Србије;
- Публикација „Бор и околина“ (1972.), Бор;
- Пушић Љ. (1991.), *Град: Знаци времена*, Нови Сад, Матица српска, ИКА Прометеј;
- Радовић Р. (2003.), *Форма града – основе, теорија и пракса*, Нови Сад, STYLOS, Београд, Орион Арт;
- Спасић Н. (1984.), *Мали градови Србије*, Београд, ИАУС;
- Тошковић Д. (2000.), *Урбани дизајн. Урбанистичка техника и естетика*, Бањалука, Урбанистички завод Републике Српске;
- Урбанистичка документација за Ваљево, Бор и Књажевац;
- Frey H. (2004.), *The Search for a Sustainable City – An account of current debate and research*, Plea2004 – The 21st Conference on Passive and Low Energy Architecture, Eindhoven, The Netherlands, pp. 1-6.
- Frey H. (1999.), *Designing the City. Towards a more sustainable urban form*, London, E & FN SPON;
- Calthorpe P. (1993.), *The Next American Metropolis: Ecology, Community and the American Dream*, New York, Princeton Architectural Press;
- Cappuccitti A., Piroddi E. (2004.), *Morphogenesis of urban space: a research study*. *Urbanistica* n. 123, pp. 19-22.
- Ciuffini F. M. (1995.), *The Sustainable City – A European Tetralogy, Part III: Transport and Public Spaces: The Connective Tissue of the Sustainable City*, Dublin, European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions;
- Commission of the European Communities (CEC) (1990.), *Green Paper on the Urban Environment*, Brussels, CEC.